

МИНИСТР ВОЗРОЖДАВШЕГОСЯ ФЛОТА И ЕГО МЕМУАРЫ

Казалось, что 1915 г. начался для русской армии весьма успешно. Взяв Перемышль, русские войска всего лишь несколько километров отделяли от Кракова. Армии Юго-Западного фронта, преодолев Карпаты, вышли к Венгерской равнине. 10-я армия Северо-Западного фронта занимала позиции в Восточной Пруссии. На фронтах в это время находились 99 русских дивизий против 83 германских и австро-венгерских. Под влиянием русских побед Италия 23 мая (5 июня) 1915 г. вступила в войну на стороне Антанты.

Но русские дивизии были сильно ослаблены в боях, общий недокомплект личного состава в них достигал 500 тыс. человек. Ощущался острый недостаток винтовок и боеприпасов, особенно для тяжелой артиллерии, не хватало патронов, сапог, продовольствия.

Престиж самодержавия падал на глазах. Ходили слухи о сепаратном сговоре Николая и Вильгельма, об отношениях императрицы и Распутина. Французский посол в России М. Палеолог 27 апреля 1915 г. записал в своем дневнике: «Великий князь Николай и его Главный штаб сопровождали императора во время его недавнего посещения галицинского фронта. Все были поражены индифферентностью, даже холодностью, с какими армия встретила царя. Легенда, создавшаяся вокруг императрицы и Распутина, нанесла чувствительный удар престижу императора среди солдат и офицеров. Никто не сомневается, что в Царском Селе скрывается гнездо измены и дело Мясоедова дает основание для всех подозрений. Близ Львова один из моих офицеров подслушал следующий разговор двух поручиков:

— О каком Николае ты говоришь?

— Да, разумеется, о великом князе. Другой, ведь, всего только немец» [1, с. 33].

В этих условиях германское командование, переходя к обороне на западе, решило начать наступление по всему фронту на востоке с целью вывести Россию из войны, разгромив русские войска на основных стратегических направлениях. На Восточном фронте к этому времени было сосредоточено 105 германских и австро-венгерских дивизий.

2(15) мая 1915 г. 11-я армия генерала Макензена прорвала фронт в районе Горлицы и начала развивать наступление в направлении Львова. Второй удар должен был быть нанесен из Восточной Пруссии в направлении Гродно с целью зажать русские войска в гигантские клещи, а затем окружить и уничтожить.

Русская армия начала отступать по всей линии фронта от Балтики до Черного моря. В июне были сданы Перемышль и Львов, в августе — Варшава, Новогеоргиевск, Ковно, Гродно, Брест-Литовск, Вильно. В Прибалтике германские войска вышли к Рижскому заливу.

По словам английского посла Дж. У. Бьюкенена, «один момент Петроград был в такой опасности, что были предприняты меры к перевозке архивов и золотого запаса в Вологду. Стоял также вопрос о вывозе художественных ценностей Эрмитажа, но царь запретил это из боязни вызвать панику. К счастью, продвижение немцев было остановлено и приготовления к эвакуации столицы были прекращены» [2, с. 147]. Во второй половине сентября фронт стабилизировался на линии Рига — Двинск — Барановичи — Пинск — Дубно — Тернополь — Черновцы — р. Прут, и обе стороны перешли к обороне. Русские войска были вытеснены из Галиции, Польши, Литвы, части Прибалтики и Белоруссии, но стратегический план Германии — вывод России из войны — так и не был осуществлен. После этого боевые действия как на востоке, так и на западе приняли позиционный характер.

Поток беженцев из западных губерний империи, хлынувший в середине лета 1915 г. в Петроград, резко осложнил уже наметившийся продовольственный кризис. Дочь английского посла Бьюкенена Мариэль, работавшая по собственной инициативе по приему беженцев, а затем сестрой милосердия в военном госпитале, вспоминает: «Столицу наводнили беженцы. У Варшавского вокзала в наспех выстроенных бараках ютились мужчины, женщины и дети. Здесь можно было видеть маленьких детей, матери которых умерли в дороге; родителей, потерявших своих детей, и очень много людского горя и слез. Все беженцы в ужасном состоянии: многие женщины потеряли рассудок, дети были в лохмотьях, и многие из них умирали от недостатка пищи и заботы о них» [3, с. 117].

Тревожные события весны и лета 1915 г. послужили толчком для форсированного развертывания военной экономики в России. В этот период были созданы военно-промышленные комитеты и особые совещания, которые начали заниматься распределением военных заказов в промышленности, перестройкой промышленных предприятий в соответствии с потребностями фронта и координацией производства вооружений и предметов снабжения для армии и флота. Такие общественные организации буржуазии, как Союз городов, Союз земств и др., занимались организацией госпиталей, санитарных поездов, пошивом обмундирования, мобилизацией кустарно-ремесленной промышленности на местах для нужд фронта.

Но слухи о сепаратном мире между Россией и Германией продолжали будоражить столицу. 26 мая 1915 г. М. Палеолог сделал еще одну запись в своем дневнике: «Беспрерывные неудачи русской армии дают Распутину повод удовлетворить давнюю злобу, которую он питает к великому князю Николаю, обвиняя его в том, что он ничего не понимает в военном искусстве и заботится исключительно о том, чтобы создать себе в войсках нездоровую популярность, втайне надеясь занять императорский трон. С другой стороны, я узнаю, что в последнее время Распутин снова принялся проповедовать свою старую тему: „Эта война не угодна богу“» [1, с. 34].

Чтобы несколько разрядить обстановку и развеять слухи о сепаратных переговорах, Николай II 17 июня 1915 г. издал «высочайший рескрипт», где заверил народ и союзников, что он отвергнет любые предложения о мире, пока «враг не будет сломлен».

Еще больше беспокоили Николая II и особенно Александру Федоровну слухи о том, что великий князь Николай Николаевич хочет занять престол. Вернувшись 27 июня 1915 г. из Ставки в Петроград, он подписал указ о назначении великого князя Николая Николаевича командующим Кавказской армией и о вступлении себя в должность верховного главнокомандующего русскими войсками [4, с. 36]. Когда М. Палеолог спросил министра иностранных дел С. Д. Сазонова, почему Николай II решил стать верховным главнокомандующим, он ответил: «Царь, вероятно, хотел показать, что для него настал час использовать высшую прерогативу монарха — стать во главе своих войск. Никто не может впредь усомниться в его воле продолжать войну до последних жертв. Если у него были еще другие мотивы, я предпочитаю не знать о них!» [1].

Так называемая «министерская оппозиция», в том числе и И. К. Григорович, была настроена против этого решения царя. На заседании Совета Министров 21 августа 1915 г. Григорович заявил, что раз уговоры на царя не подействовали, то кабинет должен сделать еще одну попытку, представив «письменный доклад с изложением нашего мнения о перемене командования, об опасности для династии и т. д.» [4, с. 95]. Такое письмо было составлено и подписано восемью министрами: Харитоновым, Кривошеиным, Сазоновым, Барком, Щербатовым, Самариным, Игнатьевым и Шаховским. Но ничего, кроме гнева Государя, оно не вызвало.

Отставка Николая Николаевича и письмо министров стали началом «министерской чехарды», при этом все министерские назначения за оставшееся до 1917 г. время были сделаны по желанию и с согласия Распутина. Только Шаховской, Барк и Григорович оставались министрами вплоть до Февральской революции, что же касается И. К. Григоровича, то его «оппозиция», по словам А. Я. Авреха, оказалась «настолько умеренной и гибкой, что не внушала опасений даже у самой Александры Федоровны». [4, с. 95]. 3 сентября 1915 г. была распущена III Государственная дума, которую она так люто ненавидела.

Однако ни отставка Николая Николаевича, ни смена командования, ни роспуск Думы, которых так боялись министры, не взволновали ни народ, ни армию. Дряхлый Горемыкин оказался гораздо прозорливее своих министров, когда утверждал, что рабочее движение совершенно не связано с Думой и зависит только от «рабочих вожаков». Он был прав и тогда, когда говорил, что Дума абсолютно не интересуется народом. Поскольку ужасы, расписанные министрами, не произошли, страхи и сомнения Николая II постепенно улеглись, он еще больше утвердился в своем прежнем курсе, и самодержавие окончательно встало на путь, ведущий к гибели.

В условиях надвигающегося военного, политического и экономического кризиса Николай II и царская камарилья рассматривали армию как главную опору, как последнюю ставку в случае политической нестабильности внутри страны. Однако царь и его ближайшее окружение не могли не видеть тех огромных изменений, которые произошли в армии после разгрома русских войск в Галиции. «Поражения ожесточили армию, истребили в громадных размерах ее старый командный состав, — писал Ленин, — заменили его молодым, свежим, преимущественно буржуазным, разночинским, мелкобуржуазным» [5, с. 15]. Антимонархические настроения в этой по существу новой армии, в которой, не говоря уже о солдатах, даже офицеры были «все больше из вчерашних гимназистов», в которой уже в 1915 г. из уст в уста в полный голос передавались анекдоты о «Гришке и царице», продолжали быстро расти [6, с. 92—93].

Во флоте таких крупных перемен в кадровом составе в силу специфики его организации и боевых действий в период войны не произошло. Это можно рассматривать как одну из причин весьма удачного окончания кампании 1915 г. на Балтийском и Черноморских театрах военных действий.

Общая стратегическая обстановка на Балтике в результате успешно закончившейся кампании 1914 г. изменилась в пользу Балтийского флота. Имея в тылу центральную минно-артиллерийскую позицию, командующий Балтийским флотом выдвинул часть сил на запад — к Моонзундским островам и в Або-Оландский район, где срочно началось оборудование передовых маневренных баз флота и системы опорных пунктов. Эти мероприятия позволили расширить операционную зону Балтийского флота до линии Ирбенский пролив — северная оконечность о-ва Готланд — Оландский архипелаг.

Минные заграждения, выставленные русскими кораблями у побережья Германии в осенне-зимний период кампании 1914 г., значительно ограничили действия германского флота на Балтике и затруднили перевозки из Швеции в Германию. Пополнение флота новыми кораблями — линкорами «Севастополь», «Гангут», «Полтава» и «Петропавловск», эсминцами «Победитель» и «Забияка», подводными лодками «Барс», «Вепрь» и «Гепард» — оказало значительное влияние на соотношение сил на театре.

В начале кампании 1915 г. Ставка утвердила новое боевое расписание Балтийского флота, которое предусматривало два новых оперативных соединения — эскадру и минную оборону. В эскадру входили 1-я и 2-я бригады линейных кораблей («Севастополь», «Гангут», «Полтава», «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Слава», «Цесаревич») и две бригады крейсеров. Минная оборона включала минную дивизию, дивизию подводных лодок, отряд минных заградителей и дивизию траления. Кроме того, был создан отдельный отряд транспортов Балтийского флота.

Кампания 1915 г. на Балтике проходила в ожесточенной борьбе русского и германского флотов. Пассивность флота союзников в Северном море позволяла германскому командованию перебрасывать для операций на Балтике часть сил Флота открытого моря, создавая многократный перевес в боевых кораблях. Несмотря на сложность борьбы с превосходящими силами противника, Балтийский флот благодаря высокой боевой выучке экипажей и доблести русских моряков вышел победителем в трудной кампании 1915 г.

Главная задача всей кампании — не допустить флот противника в восточную часть Финского залива — была полностью выполнена.

Центральная минно-артиллерийская позиция, а также Моонзундская и Або-Оландская шхерная позиции, дооборудованные в 1914—1915 гг., вместе с оборонявшими их русскими кораблями не позволили германскому флоту прорваться в Финский залив. В результате германское командование ограничилось лишь несколькими демонстративными действиями, пытаясь выманить основные силы русского флота за пределы укрепленного района, чтобы уничтожить его превосходящими силами, но командование Балтийского флота вовремя разгадало этот замысел противника. Активные действия подводных лодок и легких сил, а также дополнительная постановка минных заграждений вскоре вынудили германское командование свернуть демонстративные действия в восточной части Балтики.

В период наступления германских войск вдоль Курляндского побережья Балтийский флот активно участвовал в обороне Либавы и Виндавы.

7 мая 1915 г. после непродолжительной болезни неожиданно для всех умер командующий Балтийским флотом адмирал Н. О. Эссен. Старший офицер эскадренного миноносца «Новик» Г. К. Граф по этому поводу писал: «Это известие нас страшно поразило. В лице адмирала Эссена

мы понесли наибольшую потерю за время войны, потерю страшную и невознаградимую. И кто же мог быть достойным ему заместителем — адмиралы Русин, Стеценко, Кербер или Канин? Может быть, это и достойные люди, но они ничем особенно не выделялись и во всяком случае не пользовались таким авторитетом, каким пользовался покойный адмирал» [7, с. 73].

Временно в должность командующего Балтийским флотом вступил начальник штаба вице-адмирал Л. Ф. Кербер. «12 мая 1915 г., наконец, выяснилось, — продолжает Граф, — что по высочайшему повелению новым командующим флотом назначен вице-адмирал В. А. Канин (ранее начальник минной обороны. — *И. Ц.*). Почти по общему мнению, это был лучший выбор из имевшихся кандидатов, так как адмирал Канин с первых же дней войны зарекомендовал себя с самой лучшей стороны, и всю заслугу за организацию обороны в то время надо отнести на его счет» [там же, с. 79].

Однако адмирал В. А. Канин оказался неспособным руководить флотом. Это мнение морского министра И. К. Григоровича, высказанное им в «Воспоминаниях», подтверждено и другими источниками, в частности тем же Графом. Прошло немногим более года, как он изменил свое мнение о новом командующем: «Находясь все время далеко от центра внутренних событий, мы были поражены и в то же время обрадованы этим известием (отстранением В. А. Канина от должности 7 сентября 1916 г. — *И. Ц.*), так как в период командования адмирала Канина чувствовалась какая-то апатия и пассивность, а флоту необходимо было встряхнуться и вести более живую деятельность» [там же, с. 223].

С выходом германских войск на побережье Рижского залива в районе Риги особенно важное значение для Балтийского флота приобрела оборона Рижского залива и Моонзунда.

Первая попытка прорыва германского флота в Рижский залив была предпринята 8 августа 1915 г. силами флота Балтийского моря в составе 5 старых линейных кораблей типа «Виттельсбах» и 2 типа «Брауншвейг», 6 крейсеров, 24 эскадренных миноносцев и миноносцев, одного минного заградителя, 14 тральщиков и других мелких кораблей. Силы оперативного прикрытия были сформированы из соединений Флота открытого моря и насчитывали 8 линейных кораблей, 3 линейных крейсера, 4 крейсера, 32 эскадренных миноносца и миноносца, 13 тральщиков. Несмотря на двукратное превосходство в силах, германским кораблям не удалось прорваться через Ирбенский пролив в Рижский залив.

После отражения первой попытки прорыва русский флот продолжал поддерживать приморский фланг 12-й армии, обстреливая позиции немцев под Ригой и на побережье залива.

16 августа 1915 г. германское командование решило повторить попытку форсировать Ирбенский пролив. Число тральщиков было увеличено вдвое, старые линейные корабли типа «Виттельсбах» заменены линкорами новой постройки типа «Нассау». В отряд прорыва были включены линкоры «Нассау» и «Позен», легкие крейсера «Пиллау», «Бремен», «Аугсбург» и «Грауденц», свыше 30 эскадренных миноносцев и миноносцев, около 26 тральщиков и другие мелкие корабли. Силы оперативного прикрытия остались прежними: 8 линкоров («Остфрисланд», «Тюринген», «Гельдголанд», «Ольденбург», «Рейнланд», «Вестфален», «Брауншвейг», «Эльзас»), 3 линейных крейсера («Мольтке», «Зейдлиц», «Фон дер Танн»), 31 эскадренный миноносец и другие мелкие корабли.

На этот раз германским кораблям удалось прорваться в Рижский залив, но, понеся значительные потери, германский флот вынужден был возвратиться на свои базы.

Усиление обороны Або-Оландской позиции и действия подводных лодок на подходах к ней сыграли решающую роль в недопущении высадки германского десанта на побережье Финляндии и ограничении действий кораблей противника в Ботническом заливе.

Осенью 1915 г. Балтийский флот развернул активные действия на морских коммуникациях Германии, причинив ей существенный материальный ущерб. Германия потеряла 26 транспортов общей вместимостью 23 648 т. Большая часть судов была потоплена подводными лодками.

К концу кампании 1915 г. германские потери по количеству погибших кораблей превышали русские потери в 4 раза, а по общему тоннажу — в 5 раз [8, с. 149—204].

По словам немецкого историка Г. Ролльмана, сам кайзер Вильгельм II при докладе о гибели сторожевого корабля «Фрея» и миноносца С-117 высказал мнение, что «война на Балтийском море очень богата потерями без соответствующих успехов».

В кампанию 1915 г. оперативная обстановка на Черноморском ТВД существенно изменилась. Осенью 1915 г. Болгария выступила на стороне Германии, что привело к установлению непосредственной связи Турции с центральными державами после разгрома Сербии. С другой стороны,

вступление в строй двух новых линейных кораблей, эскадренных миноносцев и подводных лодок значительно усилило Черноморский флот и позволило ему активизировать свои действия.

Главным содержанием боевых действий Черноморского флота в кампании 1915 г. являлись действия по нарушению морских перевозок противника вдоль Анатолийского побережья. Эффективность боевых действий кораблей Черноморского флота в этом районе против судоходства противника оказалась настолько высокой, что в столице Турции Стамбуле остро начала ощущаться нехватка топлива.

Черноморский флот вел также интенсивную подготовку к высадке у Босфора в период проведения союзниками Дарданелльской операции, оказывал помощь флангу Кавказской армии и проводил мероприятия по нейтрализации действий германского линейного крейсера «Гебен» [там же, с. 403—408].

Потребность в военно-экономической помощи стран Антанты в кампанию 1915 г. возросла еще больше, необходимость увеличения межсоюзнических морских перевозок в связи с этим стала объективной реальностью.

Продолжал развиваться Архангельский порт, расширялась колея Вологодско-Архангельской железной дороги, было принято, наконец, решение о строительстве нового порта в Кольском заливе (Романова-на-Мурмане) и соединение его железной дорогой с Петрозаводском. Одновременно принимались меры по укреплению обороны в районах Кольского залива и горла Белого моря.

Главной опасностью для стратегических морских перевозок были мины, которые выставались германскими кораблями в горле Белого моря и устье Кольского залива. Для борьбы с минной опасностью была создана партия траления, которая приступила к работе с 14 июня 1915 г. Одновременно в Белом море действовала английская партия траления, начавшая траление и проводку судов за тралами с 25 июня. К концу навигации 1915 г. они вытралили 118 германских мин, проведя за тралами более 198 судов.

Не меньшую опасность представляли германские подводные лодки, имевшие хорошее артиллерийское вооружение и уверенно вступавшие в артиллерийскую дуэль с вооруженными транспортом. Германские подводные лодки действовали в основном у входа в Кольский залив, но, получая решительный отпор, стали появляться в пределах прямой видимости все реже и реже [8, с. 597—613].

Большой объем морских перевозок и противодействие германского флота привели к необходимости создания Флотилии Северного Ледовитого океана, интенсивное формирование которой началось в 1916 г.

Как видно, успехи русского флота в кампании 1915 г. были гораздо большими, нежели армии на сухопутных фронтах. В то же время пассивность командующих В. А. Канина и А. А. Эбергарда не позволила в полной мере использовать потенциальные возможности Балтийского и Черноморского флотов в борьбе с германскими и турецкими военно-морскими силами.

И. Ф. Цветков

Список литературы

1. Палеолог М. Распутин. Воспоминания. М., 1923.
2. Бьюкенен Дж. У. Мемуары дипломата. М.; Пг., 1923.
3. Бьюкенен Дж. У. Крушение великой империи. Париж, 1933.
4. Аврех А. А. Царизм накануне свержения. М., 1989.
5. Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 31.
6. Алексеева И. В. Агония сердечного согласия. Л., 1990.
7. Граф Г. К. На «Новике». Мюнхен, 1922.
8. Флот в первой мировой войне. Т. I. М., 1964.

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВШЕГО МОРСКОГО МИНИСТРА год 1915-й

Я не буду касаться в этих записках военных действий, а лишь продолжу рассказ о тех мерах обороны, которые Морское министерство принимает к возможному исполнению по представлению командующих флотами, а также и о тех, которые докладывает мне Морской генеральный штаб, что вызывается действительной необходимостью и предусмотрительностью.

Появление германских крейсеров в Балтийском море, приближавшихся к Финскому заливу и Моонзунду, а также к Рижскому заливу, заставило командующего флотом принять самые решительные меры к оборудованию обороны Моонзунда и подступов к нему со стороны моря как с юга, так и с севера. Там утверждается Моонзундская минная позиция, которая кроме минного заграждения вооружается артиллериею, правда, на первое время небольшого калибра из имеемых в запасе пушек, снятых с разбившегося у Эренсгрунда германского крейсера («Магдебург». — *И. Ц.*)¹.

Неудобство стоянки минных судов в необорудованных гаванях заставило подумать о сооружении минных баз, и таковые начинают осуществляться с избранием береговой полосы у Рогокюля (ныне Роухюла. — *И. Ц.*). Там предположено построить защищенную гавань с пристанями и соединить ее рельсовым путем с веткой Балтийской дороги от станции Гапсаль (ныне Хаапсалу. — *И. Ц.*)². На берегу же планируется устроить все необходимое для снабжения миноносцев. Представленный план мною одобрен, к работе и к заготовлению материалов для базы приступают. Одновременно назначается начальник позиции и утверждается ее штат.

Постепенно развивается оборонительная позиция Ревель — Порккалаудд (Центральная минно-артиллерийская позиция. — *И. Ц.*), спешным порядком вооружается и финляндский берег³. Обстоятельства заставляют вынести эту оборону еще дальше на запад по финляндскому побережью и вооружить незащищенные Оландские острова (Або-Оландская шхерная позиция. — *И. Ц.*), которые, к нашему сожалению, по существовавшим трактатам (договорам. — *И. Ц.*) мы не имели права вооружать в мирное время, дабы избежать осложнений со Швецией⁴. Там так же, как и в Моонзунде, устанавливается позиционный пункт во главе с начальником и необходимым личным составом. Для вооружения готовятся запасные судовые орудия малого калибра, а вместе с тем срочно заказываются в Америке серия орудий среднего калибра и необходимый запас снарядов.

Все заказы за границу в союзных и нейтральных государствах делаются через наших морских агентов (военно-морских атташе. — *И. Ц.*), в помощь которым командированы офицеры-специалисты.

Слабость нашей Северной армии⁵ и ожидание сильного натиска немцев, равно и десантов со стороны Германии, заставляют военное начальство просить нашего содействия учредить две вооруженные позиции: одну на Западной Двине и другую на Чудском озере, что сейчас делается назначением туда личного состава и мелких судов, взятых на озере по судовой повинности.

Вопрос об Архангельске с каждым днем становится настолько серьезным, что срочно заставляет принимать меры, дабы обеспечить способность этого порта принимать прибывающие к нам грузы — для нас в основном уголь для будущих навигаций⁶, но главным образом грузы для Военного ведомства, делающего громадные заказы за границей, так как, хотя они и «были готовы к войне», на самом деле оказались неготовыми по всем частям.

Идет очередная интрига, кому подчинить Архангельский порт, и Военное министерство устраивает его подчинение себе, назначив главным начальником порта сухопутного генерала, лицо совершенно неподходящее, но удобное названному Министерству. С другой стороны, еще два министерства, а именно Министерство путей сообщения и Министерство торговли и промышленности всюду вмешиваются, в особенности первое, отчего происходят постоянные недоразумения. Это заставило изготавить особую инструкцию для этого порта и назначить начальствующего из адмиралов, но все-таки оставляя его в подчинении Военного ведомства и главнокомандующего Северной армией⁷. Морское министерство продолжает совместно с Министерством торговли и промышленности оборудование как самого порта Архангельск, так и всего Беломорского

Продолжение. Начало см. в № 1—4 за 1990 г. и № 1 за 1991 г. Текст печатается с сокращениями.

района. Вместе с этим отсутствие у нас ледоколов заставляет покупать таковые за границей, хотя это и не вполне настоящие ледоколы, а способные разбивать лед пароходы, укомплектовывая их личным составом⁸. В то же время приходится брать по судовой повинности все подходящие для обслуживания пути и водного района пароходы, буксиры и прочие суда, а также совместно с Министерством торговли и промышленности заказывать за границей краны и прочее портовое оборудование.

Все указанные здесь потребности в личном составе ложатся тяжелым бременем на Морское министерство, и хотя уже много офицеров призвано из запаса, все-таки приходится выделять их из числа личного состава наших действующих флотов, главным образом, конечно, из Балтийского, а также из Амурской и Сибирской флотилий.

В Черном море часть офицеров выделяется на Дунай, где образуется флотилия. В действующую армию командуются команды от флота и Гвардейского экипажа для образования речных флотилий, необходимых для постановки мин и охраны мостов. Одним словом, Морское ведомство помимо своего прямого назначения снабжает Военное ведомство всем, что только оно просит, и в редких случаях отказывает. Оно дает офицеров, нижних чинов, шлюпки, мины и малые орудия.

Пароход, задержанный (турецкими властями.— *И. Ц.*) в Босфоре со станками для артиллерийского завода в Царицыне, сильно задерживает готовность завода, а следовательно, и изготовление крупной артиллерии для строящихся судов как в Балтике, так и в Черном море⁹. Чтобы выйти из этого тяжелого положения, с разрешения Совета Министров сделан большой заказ на орудия в Англии у «Виккерса» с ручательством, что они вовремя попадут как на суда, так и в крепость Императора Петра Великого. Я уверен, что если не произойдет чего-либо особенного, то с этой стороны задержки не будет, надо только усиленно готовить снаряды, что и делается, насколько это возможно с нашей стороны, но нам сильно мешает Военное ведомство своими заказами на снарядных заводах, которые уже имели договоренность с нами, а также эвакуирование одного из лучших таких предприятий — завода Фирта в Риге, который с большим трудом наладил производство крупных снарядов высшего качества. Производству снарядов мешает еще и то, что на заводах часто реквизируются станки, о чем мною сделан доклад Государю, чтобы подобные действия не проходили без обоюдного согласия Морского и Военного министра, а в случае разногласий необходим совместный доклад Императору.

Независимо от Военного министра в дела по артиллерийской части вмешивается (правда,

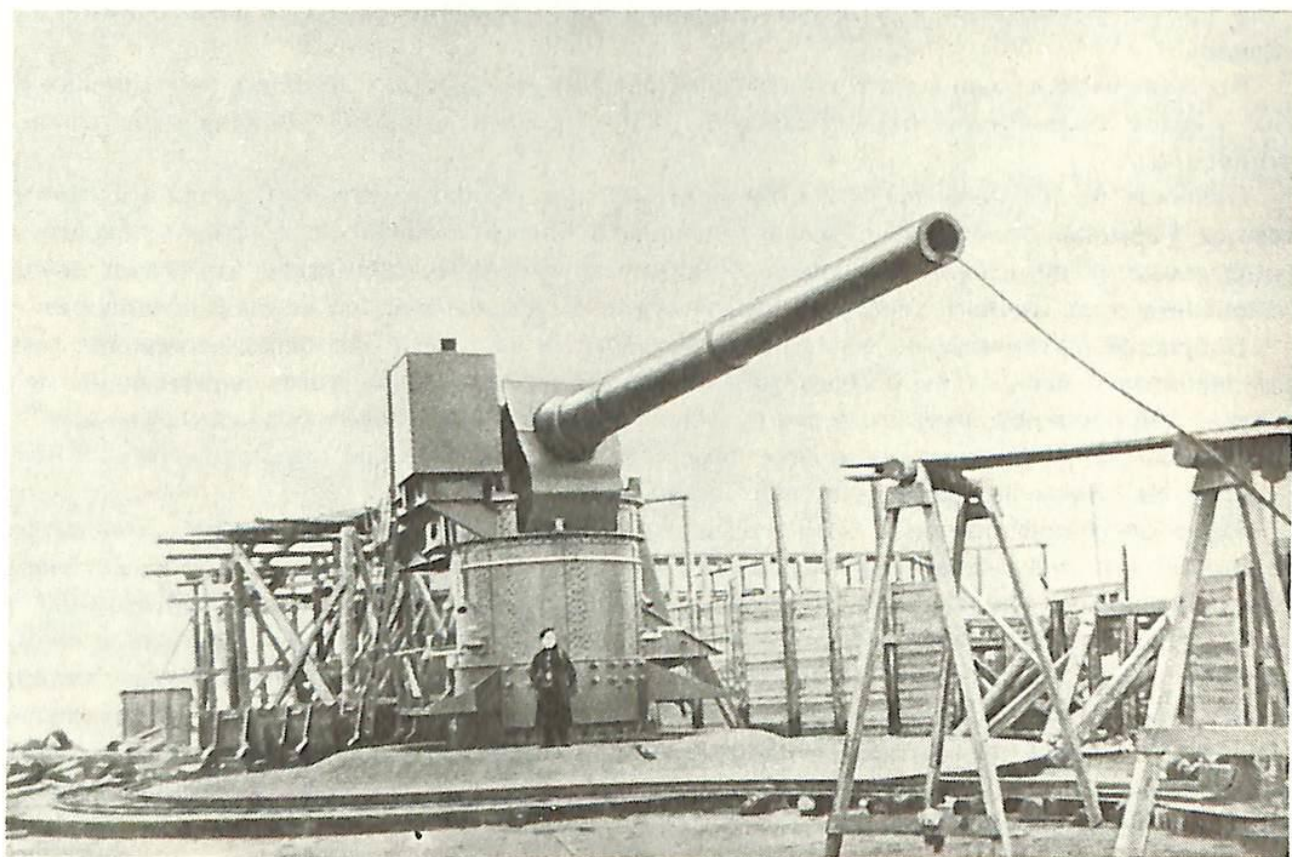


Рис. 1. Установка 305-мм орудия на Або-Оландской вооруженной позиции. (Из фондов ЦГАКФФД в Ленинграде, публикуется впервые).



Рис. 2. Морской министр адмирал И. К. Григорович осматривает подводную лодку типа «Барс» на стапеле отдела подводного плавания Балтийского завода. (Из фондов ЦГАКФД в Ленинграде, публикуется впервые)

по собственному праву генерал-фельдцейхмейстера) великий князь Сергей Михайлович (дядя Николая II. — *И. Ц.*)¹⁰, бороться с которым трудно, тем не менее я все-таки нелегко сдаюсь на их требования.

Мое предположение о создании второго помощника придется осуществить. Я решительно не могу быть спокоен во время своих отсутствий, оставляя министерство на М. В. Бубнова. Кандидат на этот пост имеется — П. П. Муравьев, но его при назначении удобнее использовать лишь по техническо-хозяйственной части, а по строевой — начальника Морского генерального штаба, конечно, если при этом не встречу препятствий с финансовой стороны.

Для усиления подводных сил на обоих морях пришлось взять из Владивостока наиболее исправные лодки, первым делом в Черное море, а потом в Балтийское с одновременным приказанием срочно продолжать ремонт остальных лодок во Владивостоке. В Черном море старые лодки все пришли в негодность, чего не случилось на Балтике, где они хотя и старше, и больше плавали, но все-таки с началом войны могли еще действовать. Хорошо, что новые лодки уже начинают поступать, их моторы не очень сильны, но все-таки они дают ход до 12 узлов¹¹.

Завод Нобеля уже поставляет новые моторы для подводных лодок, но их бракуют из-за большой величины. Я лично осмотрел их и пришел к убеждению, что все это вздор. Мне заявляли, что при установке их на лодки не будет достаточно места для осмотра и ухода за ними. Я потребовал сделать вокруг моторов шаблон корпуса лодки, и оказалось, что доступ всюду имеется, тогда я приказал продолжать изготовление моторов и устанавливать их на лодках.

В Балтийском море все службы связи сведены под единое начальство и назначен начальник службы связи Балтийского флота в чине контр-адмирала (А. И. Непенин. — *И. Ц.*). Такая организация хотя и не была предварительно проверена, но должна принести большую пользу.

В Белом море также организована служба связи и дивизион тралящих судов, так как на путях пароходов были обнаружены мины, вероятно, поставленные с мелких парусных судов, а может быть, и с подводных лодок. Там же организуется транспортная флотилия, необходимая для подвоза материалов, провизии и боеприпасов¹².

Таким образом, несмотря на ход военных действий, организация обороны продолжается по указаниям опыта боевых действий и потребностям флотов.

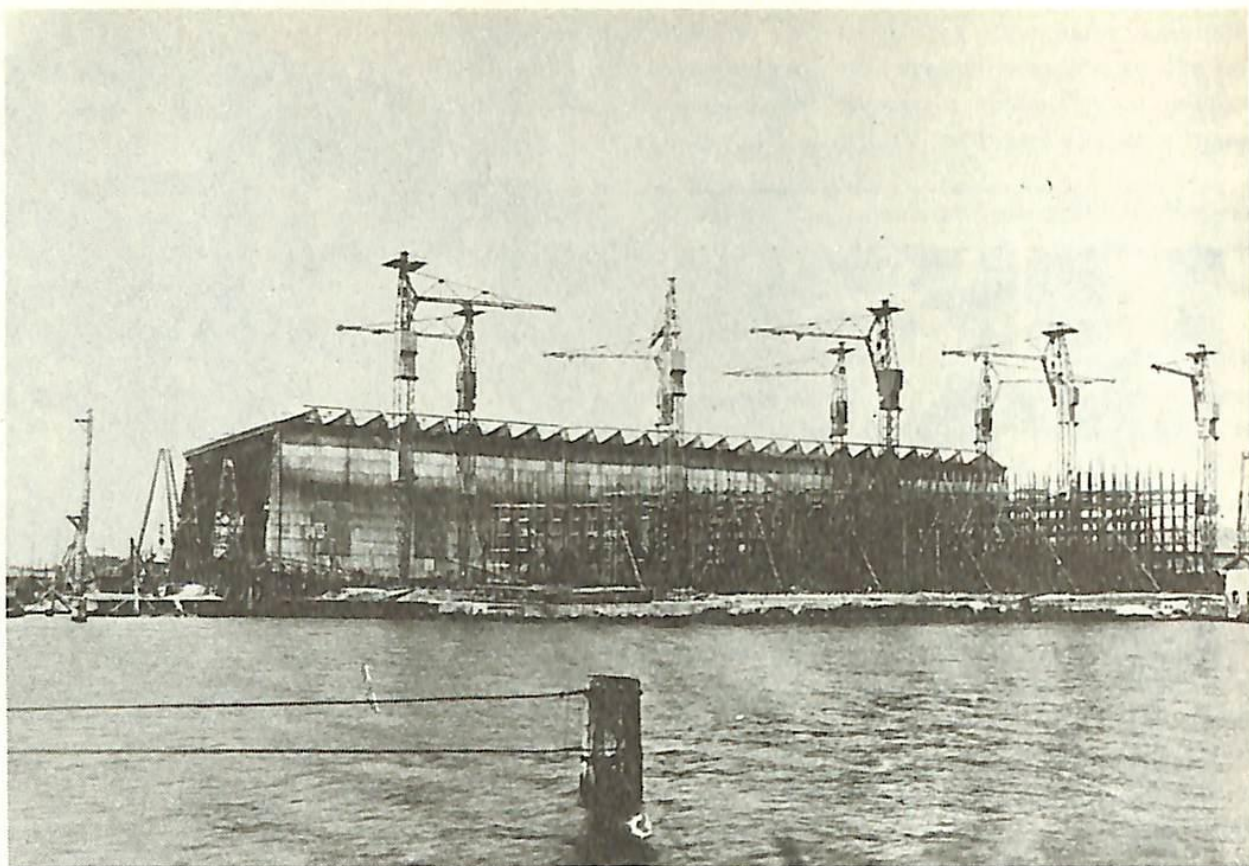


Рис. 3. Крытый эллинг завода ОНЗиВ (бывший «Наваль») в Николаеве. (Из фондов ЦГАКФФД в Ленинграде, публикуется впервые).

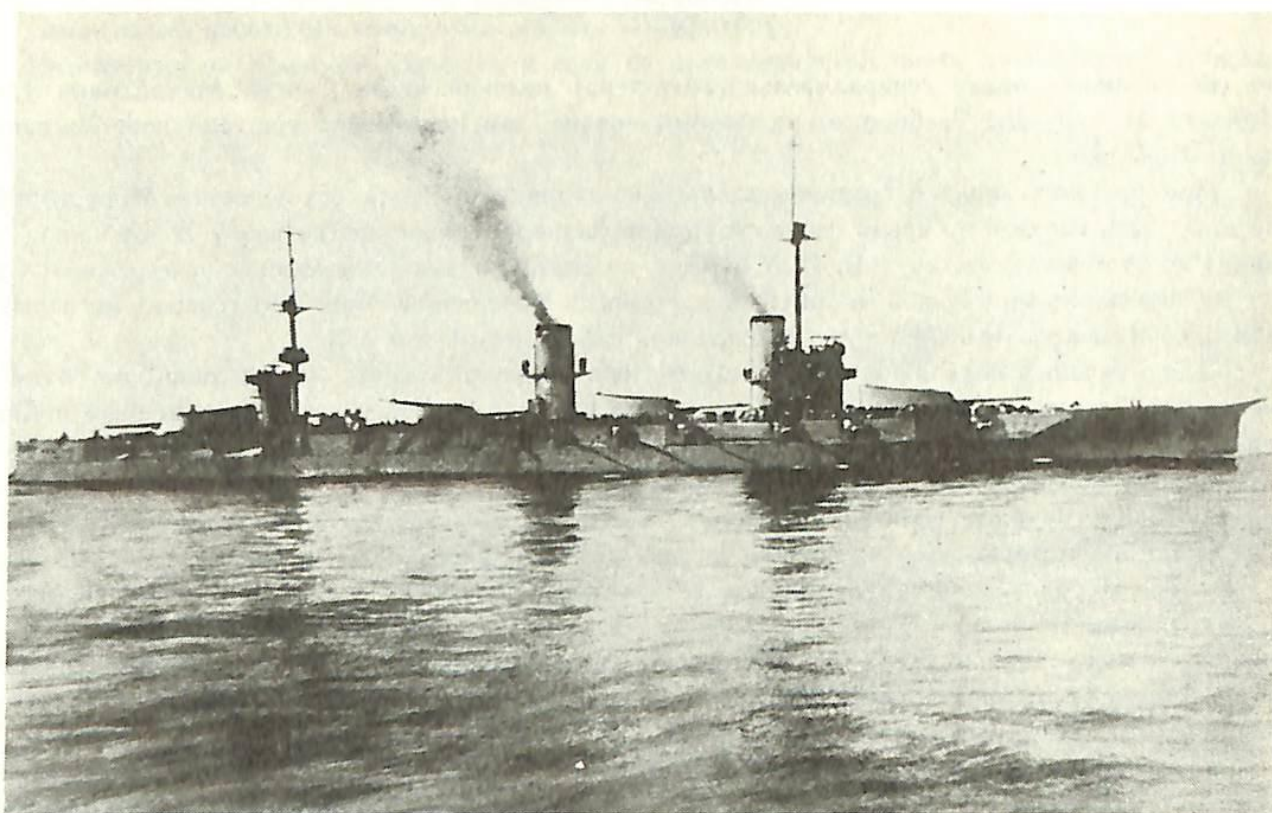


Рис. 4. Линейный корабль «Императрица Мария». (Из коллекции И. Ф. Цветкова).

В Черном море большое событие — первый наш дредноут «Императрица Мария» благополучно и к радости всего флота прибыл из Николаева в Севастополь¹³. Корабль этот строился менее четырех лет, при этом нужно принять во внимание, что до его постройки в Николаеве не было даже эллинга и все создано вместе с кораблем. Следующий дредноут, «Императрица Екатерина II», я думаю, будет готов к осени этого года¹⁴.

В Балтийском море усиленно осуществляется авиационное дело с береговыми специалистами, а также переделывается один из взятых пароходов по судовой повинности под плавучую базу «Орлицу»¹⁵.

Увеличивается число тралящих судов, которые делятся на отряды и составляют дивизионы тралящих судов под начальством одного флагмана. Тралы и способы траления все время усовершенствуются. Но в Черном море и эта отрасль боевой защиты налаживается не так продуктивно, как в Балтике.

Сильно беспокоит меня недовоз угля и нехватка металла для строительства судов. Министерство торговли и промышленности не принимает тех мер, которые следует немедленно сделать. Например, в Петрограде продолжает строиться дом, на который идет колоссальное количество стали (балки, перекрытия и пр.), а на заводах, выделяющих боевые материалы, не хватает металла, станков и другого оборудования. То же самое с углем — Петроград весь горит от электрического света, и никто не думает уменьшить норму отпуска электроэнергии, что в значительной степени сократило бы расход угля.

Я неоднократно указывал на это в Совете Министров, но толку от этого нет, и все по-прежнему говорят, что «это пустяки, расход небольшой». На железных дорогах уголь также не берегут, им не только отапливают локомотивы, но и отапливают здания станций до путевых сторожек включительно.

Ввиду все усложняющихся обстоятельств войны найдено нужным обратить особенное внимание на строгий учет издания разных приказов, циркуляров и распоряжений касательно войны, чтобы они не стали достоянием частных лиц и чтобы таковые не печатались в общих сборниках, а издавались отдельно и рассылались только известным адресатам за номерами как секретные.

Недостаток вооружения армии и нехватка боевого материала для нас, а также увеличение морского вооружения и новые требования войны заставили меня сделать заказы за границей, главным образом в Англии и Америке, а для исполнения этих заказов на местах образованы особые комиссии из специалистов. Помимо этого, у нас образовался Военно-промышленный комитет¹⁶, который берет на себя много заказов Военного ведомства, но флот в нем не нуждается, хотя и получил от него ряд предложений. Кроме этого, для рассмотрения причин такого большого недостатка вооружения армии образовано Особое совещание¹⁷ под председательством военного министра, в которое входят члены заинтересованных ведомств (Военного, Морского, Путей сообщения, Торговли и промышленности, Финансов, Государственного контроля и Земледелия), причем опять-таки необходимости в нем для нас нет. Открытие Особого совещания последовало в Зимнем дворце под председательством Государя. Генерал-адъютант Сухомлинов уволен от службы и заменен генералом Поливановым. На совещании этом от нас присутствовал мой помощник, по докладом которого стало известно, что в Военном ведомстве открываются возмутительные порядки.

Вице-адмирала М. В. Бубнова я представил к увольнению по болезни и заменил его вице-адмиралом П. П. Муравьевым¹⁸, а сего последнего вице-адмиралом В. К. Гирсом¹⁹, надеюсь, что теперь мне будет легче²⁰. Для кадет Морского корпуса взяты еще несколько задержанных в результате войны отличных шхун, на которых они курсируют во всякую погоду по маршруту Бьерке — Кронштадт.

Штат крепости Императора Петра Великого окончательно разработан и утвержден. Гарнизон имеет все роды оружия, и, кажется, это единственная крепость, которая так детально разработана наряду с новейшим вооружением, как местным (стационарным.— *И. Ц.*), так и подвижным. Башенные установки начинают подвигаться, и все для них подготавливается как на месте (фундамент, казематы, погреба и пр.), так и сами башни на заводах Петрограда и Ревеля.

Одновременно с этим Морское ведомство всем, чем может, помогает Военному министерству. Мною приказано переделать старые 12-дюймовые орудия под гаубицы для фронта в ответ на гаубицы большого калибра, из которых германцы забрасывают наши вооруженные позиции на фронте. Эти гаубицы потом пойдут в крепость Петра Великого.

Дабы увеличить число подводных лодок, постройка которых идет успешно, насколько позволяют средства, Англия выслала к нам четыре лодки, из которых три («Е-1», «Е-8», «Е-9».— *И. Ц.*) благополучно прошли проливы, а четвертая потерпела крушение и была расстреляна немцами. На лодки назначены в помощь английским офицерам наши офицеры подводного плавания. В Ревеле для жилья им отведено старое судно «Двина» (бывший крейсер «Память Азова».— *И. Ц.*), где у них теперь будет база²¹.

Кроме того, мною заказаны в Америке через Металлический завод пять подводных лодок

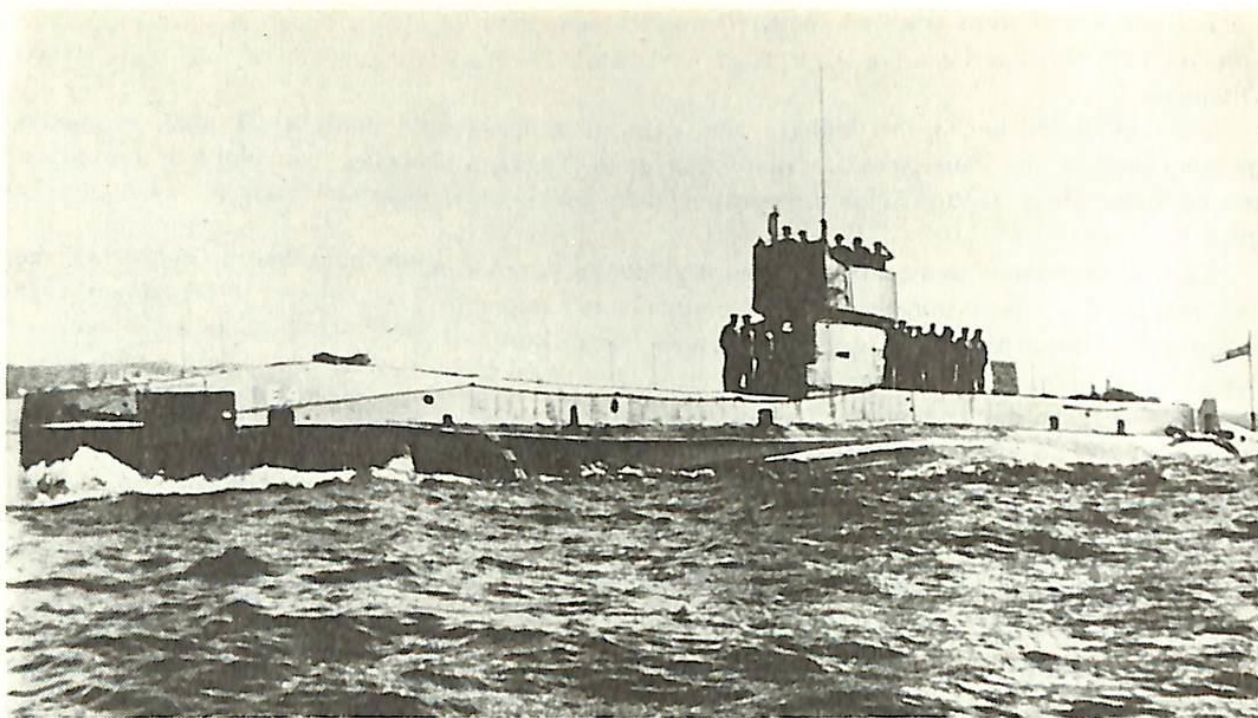


Рис. 5. Английская подводная лодка «Е-4» типа «Е». (Из коллекции И. Ф. Цветкова).

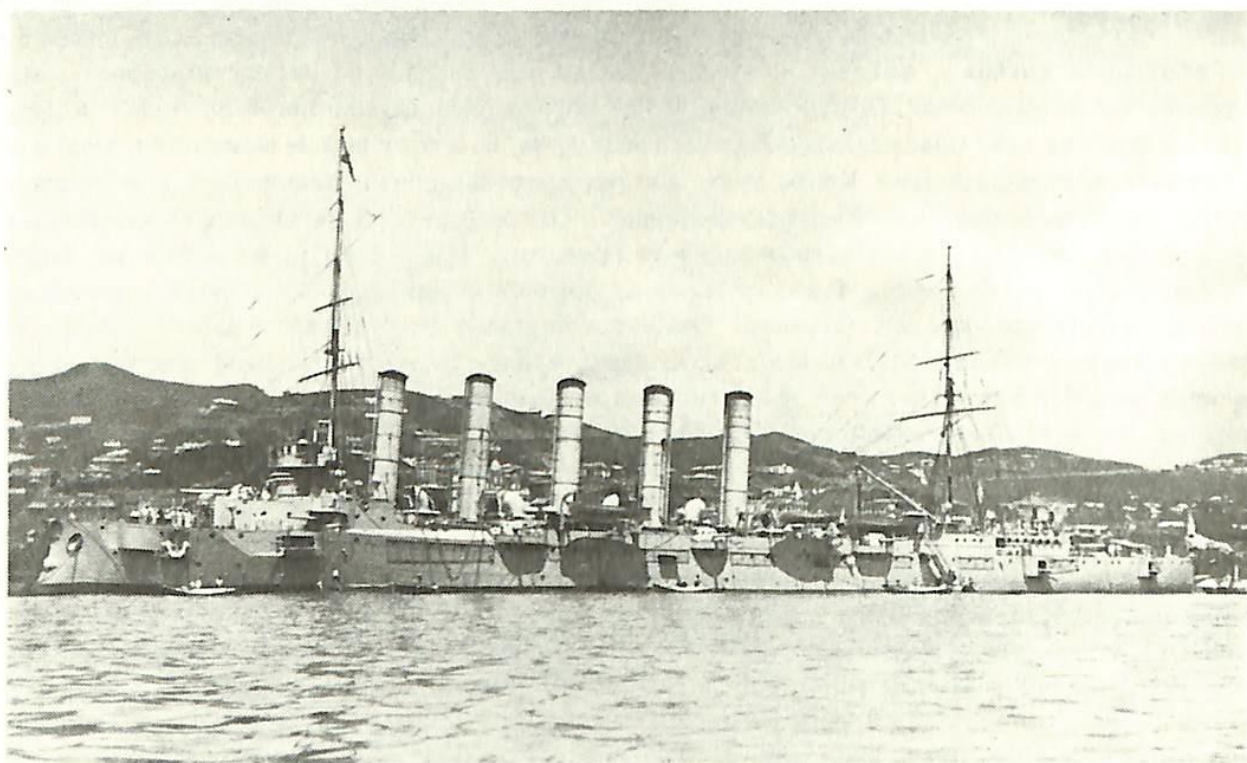


Рис. 6. Крейсер 1-го ранга «Аскольд» в Тулоне. (Из коллекции В. Я. Крестьянинова).

малого тоннажа (типа «АГ». — И. Ц.), которые должны прибыть в разобранном виде и будут собираться у нас на Балтийском заводе²².

Текущий ремонт судов выполняется без перерыва по очереди, указываемой командующим флотом, в портах Кронштадта и Петрограда, а также на частных заводах Ревеля и Гельсингфорса (то же в Черном море).

Крейсер «Аскольд», плававший в начале войны в Тихом и Индийском океанах, переведен в Средиземное море, где находится в распоряжении флагмана в составе кораблей союзной эскадры у Дарданелл и, как передают, приносит пользу²³. Я разрешил следовать ему в Тулон для ремонта котлов и механизмов. К сожалению, командир крейсера, который был отличным офицером в боевой морской обстановке, оказался совершенно непригодным при береговой службе, распустил офицеров



Рис. 7. Николай II с группой министров и генералов в Могилеве, 14 июня 1915 г. Первый ряд, слева направо: государственный контролер П. А. Харитонов, великий князь Николай Николаевич, Николай II, Председатель Совета Министров И. Л. Горемыкин, министр двора барон В. Б. Фредерикс; второй ряд: министр внутренних дел князь И. Б. Щербатов, министр путей сообщения С. В. Рухлов, министр иностранных дел С. Д. Сазонов, министр земледелия А. В. Кривошеин, министр финансов П. Л. Барк, начальник штаба верховного главнокомандующего генерал от инфантерии Н. Н. Янушкевич, военный министр генерал от инфантерии А. А. Поливанов, министр торговли и промышленности князь В. Н. Шаховской. (Из фондов ЦГАКФФД в Ленинграде).

и команду, вследствие чего на крейсере имели место беспорядки, о чем я буду писать позже.

Ставший у Одессы на мель турецкий крейсер²⁴ снят с нее усилиями завода Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) и отдан в ремонт этому же заводу, получив название «Прут» вместо взорванного в море между Ялтой и Севастополем нашего минного заградителя с таким же названием, не пожелавшего попасть в руки неприятеля в первый день открытия военных действий с Турцией и захваченный этим событием врасплох на переходе.

Государь Император в течение зимы посетил Ревель и Гельсингфорс, в первом осматривал суда и все сооружения крепости, сделал официальную ее закладку (порт Императора Петра Великого в Ревеле был заложен 29 июня 1912 г.— И. Ц.).

Затем в этом же году Е. И. В. неоднократно посещал Севастополь и Николаев, где осматривал заводы, сделал закладку (15 апреля 1915 г.— И. Ц.) четвертого линейного корабля «Император Николай I»²⁵.

В августе 1915 г. Государь Император взял на себя командование действующими армиями вместо великого князя Николая Николаевича. Принятию сего командования предшествовало заседание Совета Министров в Царском Селе под председательством Е. И. В. Несмотря на то, что все министры просили Государя не принимать этого командования, зная и чувствуя, какую тяжелую ответственность перед страной он берет на себя, Государь, поддержанный лишь одним Горемыкиным²⁶, остался непоколебим в своем решении. Жаль, что военный министр Поливанов был не откровенен и не сказал всю правду о состоянии армии, которая была уже далеко не такой, как в первый период войны. Усталые войска, пополненные запасными и молодыми, недостаточно обученными солдатами, отсутствие лучших офицеров, погибших уже в боях, оборонительная линия, отодвинутая неприятелем далеко к востоку на всем протяжении от севера до юга, нехватка

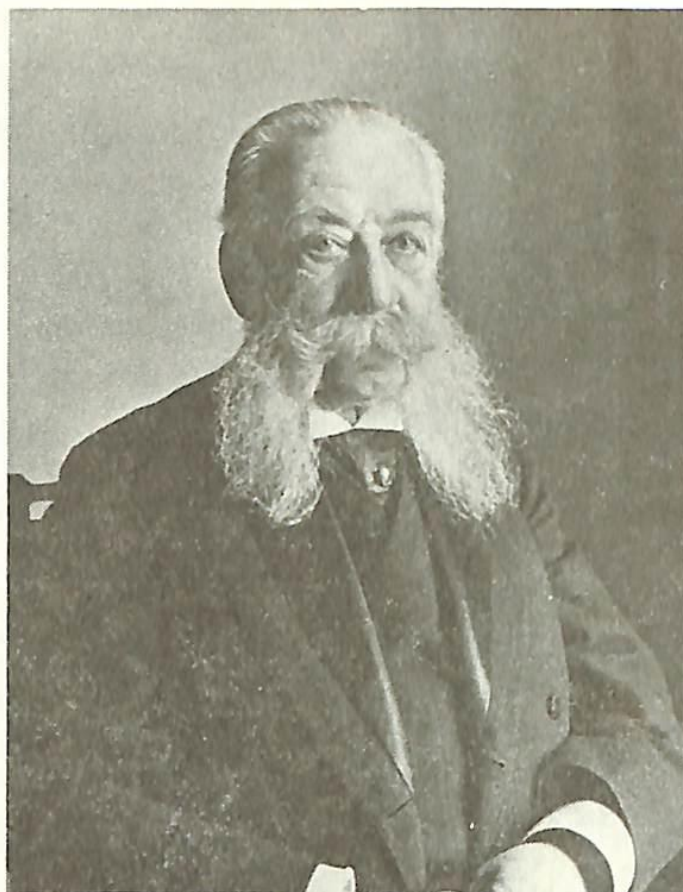


Рис. 8. Председатель Совета Министров И. Л. Горемыкин. (Из фондов ЦГАКФФД в Ленинграде, публикуется впервые).

хорошего вооружения и снарядов — если бы обо всем этом Поливанов сказал правду, и не поддержи Государя Горемыкин, сдается мне, что, может быть, и удалось бы уговорить Е. И. В. изменить свое решение. Ведь если великий князь Николай Николаевич оказался неподходящим, то неужели не нашелся бы в армии подходящий верховный главнокомандующий из молодых талантливых генералов, тогда может быть все пошло бы иначе, чем это случилось впоследствии. Много ли мог Государь отдавать времени армии, когда помимо нее у него было другое, более сложное и ответственное дело управления страной, на которое уходило немало часов в день. Прибавляя к этому, что при нем был еще и двор, т. е. его ближайшая свита, а с нею вмешательство в дела и придворные интриги, можно было заранее предположить, что все управление армией будет лежать на начальнике штаба (генерале от инфантерии М. В. Алексееве. — *И. Ц.*)²⁷, не ответственном перед страной и народом и, насколько я мог знать, далеко не выдающемся военачальнике, который был лишь пунктуальным исполнителем, занятым больше текущими делами, нежели стратегией.

В первый период войны, когда Государь объезжал войска на фронте, осматривал крепости, порты, заводы, госпитали и лазареты, было принято смотреть на то участие и радость, которые он всюду встречал, в особенности среди раненых, которых он утешал и награждал, и если бы он продолжал это делать, не вступая в командование армией, может быть, не произошло бы того, что случилось потом.

На Севере, в районе Мурманска и Кольского залива, на нас легла большая и ответственная обязанность охранять транспорты от потопления их подводными лодками противника, уже появившимися там. Англия в этом отношении помогла нам посылкою вооруженных судов и одного броненосца²⁸. Мы в свою очередь стали искать за границей суда, чтобы обратить их в крейсера (вспомогательные. — *И. Ц.*), а вместе с этим начались переговоры с Японией об уступке нам наших судов, взятых во время Японской войны в Порт-Артуре. На таковую просьбу японцы изъявили согласие и уступили нам три корабля: крейсер «Варяг», эскадренные броненосцы «Полтава» и «Пересвет». Японцы взяли за них лишь то, что они потратили на их ремонт по поднятию и исправлению. Цена эта была весьма незначительна, а мы вместе с тем сразу приобрели три вооруженных корабля, прав-

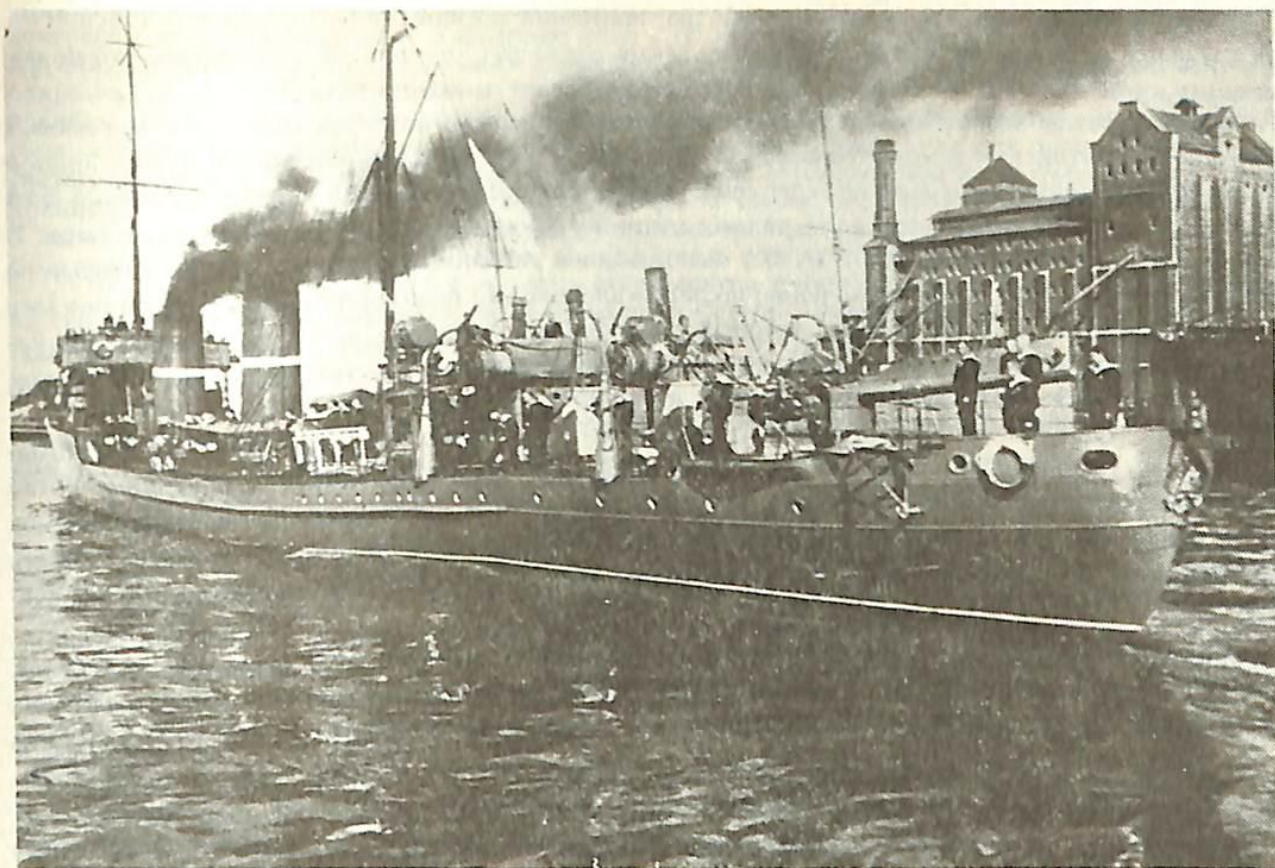


Рис. 9. Эскадренный миноносец «Пограничник» с телом адмирала Н. О. Эссена на борту при отходе из Ревеля. (Из коллекции И. Ф. Цветкова, публикуется впервые).



Рис. 10. Командующий Балтийским флотом (после Н. О. Эссена) контр-адмирал В. А. Канин. (Из фондов ЦГАКФФД в Ленинграде, публикуется впервые).

да, со старою артиллериею и небольшого хода, но, принимая во внимание, что боев с новейшими судами им вести не придется, нужно радоваться этому согласию японцев. Жаль только, что не все захваченные суда мы смогли получить обратно из рук бывшего неприятеля²⁹.

Тяжелой утратой этого года была смерть, унесшая незабвенного вдохновителя моряков и командующего Балтийским флотом Николая Оттовича фон Эссена. Адмирал жил и думал лишь о флоте, ему подчиненном, нисколько не берег себя, сильно простудился весной и через несколько дней скончался. Похоронили его в Петрограде, рядом с отцом на кладбище Ново-Девичьего монастыря³⁰.

Его заместителем (преемником.— *И. Ц.*) был назначен вице-адмирал В. А. Канин, который по всем отзывам заслуживал этого назначения, но, к сожалению, это было ошибкой, и в нем пришлось скоро разочароваться. Это был офицер, который еще мог быть хорошим, когда над ним стояло начальство, а сделавшись сам начальником, он совершенно распустился и чуть не расстроил все то, что так крепко и хорошо было спаяно усопшим адмиралом Эсеном.

Помимо неизбежных потерь в судовом составе во время военных действий («Паллада», «Енисей», несколько миноносцев и тральщиков, взорвавший себя транспорт «Прут») бесславно погиб крейсер «Жемчуг»³¹, стоявший на рейде в отсутствие командира, съехавшего с него на берег на ночь. Я считаю, что это единственная темная точка на светлом фоне боевой жизни флота и в его смелой службе в эту ужасную войну, смывшую пятна последней кампании (русско-японской войны.— *И. Ц.*).

В общем могу сказать, что весь 1915 г. для флота был экзаменом его подготовленности к войне, жаль только, что ассигнования на строительство флота вышли через шесть лет после окончания Японской войны, получив же деньги двумя или тремя годами раньше, мы имели бы такую силу на море, что могли бы вести не только оборонительную войну в Балтике. Может быть, я и ошибаюсь, но во всяком случае надо быть благодарными личному составу флота за его боевую и честную службу и в этих условиях. Я лично приношу всем мое сердечное спасибо, ибо лишь благодаря его храбрости и мужеству я получил в этом году высочайший рескрипт за плодотворную службу флота.

(Продолжение следует)

КОММЕНТАРИИ

¹ Неудачи, преследовавшие германский флот на Балтике в начальный период войны, заставили немецкий Морской генеральный штаб изменить организацию сил на этом ТВД. Из состава Морских сил Балтийского моря был выделен так называемый Отряд особого назначения под командованием контр-адмирала Беринга специально для действий в восточной части Балтики. В него вошли наиболее современные легкие крейсера германского флота «Аугсбург» и «Магдебург», старый крейсер «Амазоне», эскадренные миноносцы «В-25», «В-26» и «В-186», а также канонерская лодка «Пантера», миноносец «Т-94» и подводная лодка «У-3». 25 августа 1914 г. отряд сосредоточился в 15 милях к северо-западу от южной оконечности о-ва Готланд с целью прорыва в Финский залив и уничтожения русских дозорных кораблей.

В темноте и густом тумане «Магдебург» потерял из виду флагманский крейсер «Аугсбург» и в 00 час. 37 мин. 26 августа на 15-узловом ходе выскочил на камни у о-ва Оденсхольм. Командующий Балтийским флотом Н. О. Эссен направил туда утром 26 августа крейсера «Богатырь» и «Паллада» в сопровождении дивизиона эскадренных миноносцев. Когда русские корабли открыли огонь по «Магдебургу», немцы подорвали корабль; 57 человек из состава экипажа во главе с командиром корабля были взяты в плен. Водолазы подняли выброшенную за борт книгу трехфлажного Свода сигналов германского флота со свинцовым грузом в переплете, а также обнаружили в затопленной каюте командира крейсера шифр, с помощью которого кодировались радиogramмы. Копии этих документов были переданы англичанам. Обнаруженные документы в дальнейшем использовались союзниками для дешифровки перехваченных радиogramм германских кораблей и береговых передающих центров.

² Рогокюль и Гапсаль — небольшие порты, расположенные в 2 км друг от друга на западном побережье Эстонии. Гапсаль соединялся железной дорогой с Ревелем. Строительство и оборудование передовой военно-морской базы в бухте Рогокюль были вызваны необходимостью базирования морских сил Рижского залива в этом районе для обороны Моонзундского архипелага. В их состав на май 1915 г. входили: минная дивизия, две канонерские лодки, минный заградитель, шесть подводных лодок и линейный корабль «Слава» (с 31 июля 1915 г.). Интенсивное строительство новой базы развернулось летом 1915 г.

³ Имеется в виду усиление флангов Центральной минно-артиллерийской позиции, где, в частности, летом 1915 г. на о-ве Руссаре, неподалеку от Гангэ, были оборудованы две артиллерийские батареи: первая — из четырех 224-мм орудий и вторая — из двух 75-мм орудий. Зенитная батарея была установлена в Свеаборге.

⁴ Речь идет о Парижском мирном трактате, заключенном 18(30) марта 1856 г. на Парижском конгрессе, который открылся в феврале 1856 г. В его работе приняли участие Россия, Франция, Англия, Австрия, Турция, Сардиния и Пруссия. Ведущую роль на конгрессе играла Англия, которая, опираясь на Австрию, стремилась к ослаблению России в бассейне Черного моря, подрыву ее позиций на Кавказе и насаждала на демилитаризации Оландских островов на Балтике. Многоплановость Парижского трактата означала по существу создание так называемой Крымской системы, одним из аспектов которой было запрещение строительства на островах Або-Оландского архипелага оборонительных сооружений в мирное время. Наиболее заинтересованной стороной в выполнении этого условия трактата, естественно, была нейтральная Швеция, граничившая с Великим княжеством Финляндским, входившим в состав Российской империи.

⁵ К началу кампании 1915 г. на сухопутном фронте русские армии (10А и 12А), действовавшие на северозападном направлении, объединялись в Северо-Западный фронт, командующим которого был генерал от инфантерии Н. В. Рузский. Отдельная 6-я армия обороняла побережье Финского залива и ближние подступы к С.-Петербургу. По-видимому, именно ее и имел в виду автор.

⁶ Приказом от 20 июня 1914 г. по 6-й армии Архангельский, Онежский и Холмогорский уезды объявлялись включенными в ТВД, все воинские формирования на этих территориях подчинялись командующему 6-й армией.

⁷ В сентябре 1914 г. на Белом море была учреждена должность начальника охраны водного района (ОВРА), которую занял капитан 1-го ранга Ивановский. Одновременно он являлся начальником гарнизона Архангельска и отвечал за оборону города. На него же была возложена обязанность организации разгрузки транспортов с военными грузами и отправки их по назначению в глубь страны. Разгрузкой и отправкой невоенных и частных грузов ведали представители Министерства торговли и промышленности, Министерства путей сообщения и частные посреднические компании. В июне 1915 г. была учреждена должность главнокомандующего Северного края, которую занял один из генералов Военного министерства, а начальствующий по военно-морским перевозкам (один из адмиралов Морского министерства) являлся фактически его помощником и находился в его подчинении.

⁸ В конце августа 1914 г. удалось купить в Канаде большой ледокол «Канада», получивший впоследствии название «Федор Литке». 9(22) октября 1914 г. он прибыл в Архангельск, но 13(26) января 1915 г. в связи с аварией был отправлен на ремонт в Англию. В это же время в Архангельск прибыл ледокольный пароход «Линтроз», также купленный за границей.

В ходе подготовки к зимней кампании 1915/16 г. были дополнительно срочно приобретены несколько ледокольных пароходов и сделан заказ за границей на постройку еще пяти мощных ледоколов для Белого моря. Для нужд военного флота в связи с предстоящим формированием флотилии Северного Ледовитого океана Морское министерство заказало в Англии ледоколы «Святогор» и «Микула Селянинович». Ледокол «Святогор», получивший затем название «Красин», строился под наблюдением морского инженера Е. И. Замятина — автора известного романа «Мы».

⁹ Русское акционерное общество артиллерийских заводов в Царицыне было учреждено осенью 1913 г. Его финансирование осуществляли Международный и Учетно-ссудный банки, техническую помощь в организации и технологии производства оказывала английская фирма «Виккерс». Закончить оборудование заводов и начать выпуск тяжелых орудий намечалось к 1 сентября 1915 г., однако по ряду объективных причин, в том числе и по причине, указанной автором «Воспоминаний», сделать это не удалось.

¹⁰ Великий князь Сергей Михайлович (1869—1918) — генерал от артиллерии, генерал-адъютант, начальник Главного артиллерийского управления (ГАУ) Военного министерства. Любовник бывшей фаворитки Николая II балерины Марининского императорского театра М. Ф. Кшесинской (после женитьбы последнего на Александре Федоровне).

«Главное артиллерийское управление находилось в цепких руках великого князя Сергея Михайловича, — вспоминал бывший военный министр В. А. Сухомлинов, — когда я принимал должность военного министра со всех сторон только и приходилось мне слышать о том, что ГАУ — самое слабое место в Военном ведомстве и что в нем глубокие корни пустило взяточничество» (*Сухомлинов В. А. Воспоминания. М.; Л., 1926. С. 207*).

¹¹ В 1915 г. на Черное море из Владивостока переброшены по железной дороге подводные лодки «Щука» (105/124 т), «Скат» (152/172 т), «Сом» (105/124 т), «Налим» (152/172 т), вступившие в строй в 1904—1905 гг. В том же году на Балтийское море из Владивостока по железной дороге перевезены подводные лодки «Касатка» (152/172 т), «Кефаль» (115/150 т), «Фельдмаршал граф Шереметев» (152/172 т), вступившие в строй также в 1904—1905 гг. Позднее «Щука» и «Сом» переброшены с Черного моря на Балтику.

В декабре 1914 г. в состав Черноморского флота вступила первая подводная лодка «Нерпа» (630/758 т), построенная по программе 1911 г., остальные подводные лодки («Тюлень», «Морж», «Нарвал», «Кит», «Кашалот»), построенные по этой же программе для Черного моря, вступили в строй в феврале — ноябре 1915 г. В 1915 г. также вступила в строй подводная лодка «Краб», переоборудованная в минный заградитель.

На Балтике в 1915 г. вступили в строй первые подводные лодки «Барс», «Гепард» и «Вепрь» (650/782 т), построенные по программе 1912 г. Все подводные лодки имели дизельные двигатели, обеспечивавшие лодкам типа «Барс» скорость надводного хода до 18 узлов и лодкам типа «Нарвал» до 12 узлов.

¹² К началу навигации 1915 г. германский вспомогательный крейсер «Метеор» выставил в горле Белого моря 10 минных банок из 285 якорных мин. На них подорвались несколько пароходов и английский вспомогательный крейсер «Арланц», на котором находился начальник русского МГШ

адмирал Русин. Оценив серьезность минной опасности, он в телеграмме морскому министру предложил просить английское Адмиралтейство о «срочной посылке трех вспомогательных крейсеров и двадцати тральщиков». Одновременно на Белом море срочно переоборудовались под тральщики рыболовецкие суда. Во время личных переговоров английского посла Дж. У. Бьюкенена и морского министра И. К. Григоровича 22 августа 1915 г. была достигнута договоренность о передаче всей службы траления под командование английского офицера Кемпа. В качестве штабного корабля ему был придан английский крейсер «Ифигения». В конце сентября русские тральщики выведены из подчинения Кемпа, а английская и русская партии траления продолжали существовать параллельно. К концу навигации 1915 г. русская партия траления уже вполне овладела правилами и методами проводки судов за тралами и траления районов, опасных от мин, в результате чего в навигацию 1915 г. на минах подорвалось лишь 12 судов, гибель которых приходилась на первую половину навигации.

¹³ Акт об окончании швартовых испытаний был подписан 23 июня 1915 г. 30 июня первый линкор — дредноут Черноморского флота прибыл из Николаева в Севастополь, встреченный восторженными толпами народа на набережных. 25 августа 1915 г. «Императрица Мария» закончила ходовые испытания и была принята в казну.

¹⁴ 30 ноября 1915 г. после окончания ходовых испытаний и испытаний артиллерии вступил в строй второй дредноут Черноморского флота «Императрица Екатерина Великая» (так он стал называться с 27 июня 1915 г.). На испытаниях он свободно развивал скорость 21 узел.

¹⁵ Гидроавиатранспорт «Орлица» — бывший пароход «Императрица Александра» водоизмещением 3800 т — зачислен в списки флота в начале 1915 г., поднимал на борт четыре гидросамолета. Взлет и посадка самолетов осуществлялись с поверхности воды.

¹⁶ Военно-промышленные комитеты (ВПК) — общественные (неправительственные) организации российской торгово-промышленной буржуазии, созданные в 1915 г. с целью мобилизации отечественной промышленности для нужд обороны страны. Существовали Центральный ВПК, областные и местные ВПК. Совет Министров констатировал, что «деятельность общественно-промышленных объединений (ВПК разных уровней. — И. Ц.) в значительной степени приближается к синдикатским формам». ВПК способствовали формированию монополистического капитала в России. Предпринималась попытка привлечь к работе в ВПК рабочих путем создания так называемых рабочих групп. Наряду с ВПК в это же время были созданы и другие общественные организации буржуазии — Земский союз (Земсоюз) и Союз городов (Согор), которые вместе с ВПК образовали так называемый «прогрессивный блок» и выдвинули требование сформировать правительство доверия.

¹⁷ Имеется в виду Особое совещание по обороне — постоянно действующий правительственный орган, созданный в 1915 г. с целью координации работы министерств и ведомств по размещению военных заказов на государственных и частных промышленных предприятиях, а также за границей. В числе его членов были представители и частной промышленности. Постоянным председателем Особого совещания (по должности) был военный министр.

¹⁸ П. П. Муравьев (1860—?) — вице-адмирал (1913), помощник морского министра с 1 июня 1915 г., председатель Совещания по судостроению с 28 июня 1915 г., член Особого комитета по организации прибрежной обороны с 10 июня 1912 г. В службе с 1878 г., командир канлодки «Мина» (1896—1898), флагманский минный офицер штаба начальника эскадры Тихого океана (1899—1900), старший офицер эскадренного броненосца «Наварин» (1901—1902), командир миноносца «Прозорливый» (1902—1904), учебного судна «Африка» (1904—1907), учебного судна «Европа» и одновременно помощник начальника учебного Минного отряда Балтийского флота (1907—1909), начальник учебного Минного отряда (1909—1911). В 1911 г. после преобразования Морского технического комитета в Главное управление кораблестроения назначен его начальником. Пользовался большим расположением И. К. Григоровича. Их служебные дачи на Каменном острове находились рядом.

¹⁹ В. К. Гирс (1861—1918) — вице-адмирал (1913), начальник артиллерийского отдела Главного управления кораблестроения с 29 апреля 1913 г., постоянный член Временного морского крепостного совета крепости Петра Великого с 26 сентября 1913 г. В службе с 1879 г., командир императорской яхты «Марево» Гвардейского экипажа (1898—1899), учебного судна «Верный» (1903—1906); крейсера «Богатырь» (1906—1908). Командир Ревельского порта (1908—1913), порта Императора Петра Великого (1913). Репрессирован органами ВЧК в 1918 г.

²⁰ В конце 1915 г. окончательно сформировались структура управления Морским министерством и группа лиц, занимавших в ней высшие руководящие должности. Согласно «Списку личного состава флота и Морского ведомства» за 1916 г., на эти должности были назначены: первым помощником морского министра и одновременно начальником Морского генерального штаба вице-адмирал Александр Иванович Русин, вторым помощником морского министра (бывшая должность товарища морского министра) — вице-адмирал П. П. Муравьев, начальником главного морского штаба — вице-адмирал К. В. Стеценко, начальником Главного управления кораблестроения — вице-адмирал А. П. Угрюмов, начальником Главного морского хозяйственного управления — генерал-лейтенант флота А. П. Зеленой. Членами Адмиралтейств — Совета состояли: адмиралы Н. К. Рейценштейн, В. М. Зацаренный, Н. М. Яковлев, В. И. Литвинов; вице-адмиралы князь Н. Н. Вяземский, К. А. Плансон, Л. Ф. Корвин, (Кербер). Согласно этому же списку, В. К. Гирс числился начальником артиллерийского отдела Главного управления кораблестроения.

²¹ Кроме трех подводных лодок в составе русского флота на Балтике действовали еще несколько английских подводных лодок, прибывших позднее, а именно «Е-18» и «Е-19» (730/825 т), а также четыре малые лодки: «С-26», «С-27», «С-32» и «С-35» (280/326 т). Они составляли отдельный ди-

визирон с плавбазой «Двина» и базировались в Ревеле. Подводная лодка «Е-18» погибла в районе Мемеля 15—30 мая 1916 г., подводная лодка «С-32» взорвана экипажем 8 октября 1917 г. в районе Пернова. Английские подводные лодки потопили ряд германских кораблей: крейсера «Принц Адальберт» («Е-8»), «Гела» («Е-9»), «Ундине» («Е-19») и несколько миноносцев, а также подорвали линейный корабль «Поммерн» («Е-9») и линейный крейсер «Мольтке» («Е-1»). При эвакуации Балтийского флота в Кронштадт весной 1918 г. подводные лодки «Е-1», «Е-8», «Е-9», «Е-19» и малые подводные лодки «С-26», «С-27», «С-35» были выведены экипажами в район маяка Грохара (близ Свеаборга), взорваны и затоплены.

²² Имеются в виду подводные лодки «АГ-11», «АГ-12», «АГ-14», «АГ-15», «АГ-16» (355/450 т) конструкции американского инженера Голланда (№ 13 пропущен как несчастливое число). Вступили в строй в 1916 г., входили в состав 4-го дивизиона дивизии подводных лодок, которой командовал контр-адмирал Д. Н. Вердеревский. Подводная лодка «АГ-14» погибла в июле 1917 г. в районе Ливавы. Ею командовал сын адмирала Н. О. Эссена старший лейтенант А. Эссен. Вместе с плавбазой «Оланд» и сторожевым кораблем «Ястреб» все подводные лодки 4-го дивизиона 21 марта 1918 г. при подходе германского флота к Гангэ, где они в это время базировались, были взорваны.

²³ Крейсер «Аскольд» в начале первой мировой войны совершил переход из Владивостока в Средиземное море и вошел в состав союзной англо-французской эскадры. Участвовал в Дарданелльской (Галлиполийской) операции союзных армий и флота (19.02.1915—9.01.1916). В оценке Ю. Корбетта, автора книги «Операции английского флота в мировую войну», «Аскольд» завоевал «репутацию лихого корабля, возбуждавшего всеобщее восхищение точностью своей стрельбы». Крейсером командовал капитан 1-го ранга С. А. Иванов 6-й. С 25 января по 26 декабря 1916 г. «Аскольд» ремонтировался в Тулоне. В ночь на 20 августа 1916 г. в артиллерийском погребе 75-мм боеприпасов произошел взрыв. 10 сентября в командование крейсером вступил капитан 1-го ранга К. Ф. Кетлинский.

²⁴ Речь идет о турецком крейсере «Меджидие», который в составе отряда турецких кораблей (легкие крейсера «Меджидие» и «Гамидие», эскадренные миноносцы «Муавенет», «Ядигир», «Ташос» и «Самсун») 3 апреля 1915 г. при попытке обстрела Одессы подорвался на mine и затонул. Построен на заводе Крампа в Филадельфии в 1906 г., водоизмещение 3200 т, скорость 22 узла. Вооружение: 10 — 130-мм, 4 — 75-мм орудий, 2 торпедных аппарата. Вступил в состав Черноморского флота после подъема и ремонта в октябре 1915 г.

²⁵ Линейный корабль «Император Николай I» отличался от линкоров типа «Императрица Мария» водоизмещением (27 300 т), главными размерениями (188×28,9×9,0 м), мощностью энергетической установки (27 300 л. с.) и особенно системой бронирования борта. Броневые плиты крепились к борту не только как обычно, броневыми болтами, но и соединялись между собой на стыках по вертикали с помощью шпоночного соединения типа «ласточкин хвост». Масса брони была увеличена на 2380 т. На корабле предполагалось установить 356-мм артиллерию. Это позволяло считать его одним из наиболее мощных линкоров в мире. Достроен не был, разобран на металлолом.

²⁶ И. Л. Горемыкин (1839—1917) — председатель Совета Министров в 1906 и 1914—1916 гг., действительный тайный советник, член Госсовета. Прошел все ступени служебной иерархической лестницы от канцеляриста в Сенате до министра внутренних дел. По убеждениям ортодоксальный монархист; по складу характера, судя по воспоминаниям известного адвоката А. Ф. Кони, более всего напоминал «мороженого леща». В последние годы часто впадал в старческий маразм. На одном из официальных приемов на глазах у высших сановников и членов дипломатического корпуса при разъезде гостей, перепутав военного министра А. А. Поливанова, одетого в сверкавший парадный мундир с орденами, звездами и лентами, с одной из знакомых дам, поцеловал ему руку. Николай II и Александра Федоровна ценили его за безоговорочную, бездумную и слепую веру в самодержавие и монарха.

²⁷ М. В. Алексеев (1857—1918) — генерал от инфантерии (1914), с 1915 г. начальник штаба Ставки верховного главнокомандующего. Из семьи солдата, окончил Академию генштаба в 1890 г. В первую мировую войну — начальник штаба Юго-Западного фронта, главнокомандующий Северо-Западным фронтом. После февральской революции в марте — мае 1917 г. — верховный главнокомандующий, затем военный советник Временного правительства. После октябрьского переворота с 31 августа 1918 г. возглавил Добровольческую армию. Умер 8 октября 1918 г. в Екатеринодаре.

²⁸ К концу 1915 г. на русском Севере находились следующие английские корабли: устаревший английский броненосец «Альбермаль», устаревший крейсер «Ифигения», вспомогательный крейсер «Арланц» (на ремонте в Иоганге) и три тральщика. Для обеспечения бесперебойных перевозок этих сил было явно недостаточно в условиях, когда флотилия Северного Ледовитого океана еще не была сформирована. В связи с этим МГШ обратился в английское адмиралтейство с просьбой прислать несколько малых судов для несения противолодочного дозора в районе Кольского залива, два-три вспомогательных крейсера для охраны входа в горло Белого моря, а также усилить английскую партию траления до 12 тральщиков (вместо трех, работавших в 1915 г.). Англичане обещали прислать 18 вооруженных траулеров, 4 быстроходных тральщика, дополнительно еще один крейсер и оставить броненосец «Альбермаль» с заменой его в случае необходимости ремонта. Однако обещание полностью выполнено не было, английское Адмиралтейство в марте 1916 г. направило на русский Север лишь устаревший крейсер «Интерпид» с двумя траулерами, а в апреле — вооруженную военную яхту «Сальватор». Вспомогательный крейсер «Арланц» после ремонта в этом же месяце был возвращен в Англию. Кроме этого, англичане, прислали три подводные лодки для действий в плесе Кольского залива против германских лодок, но они не сыграли сколько-нибудь ощутимой роли в противолодочной обороне этого района.

²⁹ Боевое ядро формируемой флотилии Северного Ледовитого океана, по замыслу Морского министерства, должны были составить старые русские корабли, выкупленные у Японии: крейсер «Варяг», эскадренные броненосцы «Полтава» и «Пересвет», носившие в Японском флоте соответственно названия «Сойя», «Танго» и «Сагами». После покупки они были переклассифицированы в броненосные крейсера, а «Полтава» получила новое название «Чесма», так как название «Полтава» уже было присвоено новому линкору-дредноуту. «Варяг» и «Чесма» вышли из Владивостока 18 июня 1916 г., а 6 сентября прибыли в Порт-Саид. 17 ноября «Варяг» после ремонта в Тулоне прибыл в Кольский залив. 3 января 1917 г. туда же пришла «Чесма». 17 июня 1917 г. после непродолжительного ремонта в Англии в Кольский залив вошел крейсер «Аскольд». Броненосный крейсер «Пересвет», вышедший 5 октября 1916 г. из порта Майдзуру, постигло несчастье — 22 декабря 1916 г. в 5 час. 30 мин. он подорвался на минах в 10 милях к северу от Порт-Саида, поставленных германской подводной лодкой, и затонул. Около 80% экипажа было спасено. Другие суда, которые, по словам И. К. Григоровича, «мы не смогли получить обратно из рук бывшего неприятеля», — эскадренные броненосцы «Хозен» («Ретвизан»), «Суво» («Победа»), «Ивами» («Орел»), «Ики» («Император Николай I»); крейсера «Тсугару» («Паллада»), «Азо» («Баян») и др.

³⁰ К. Житков в книге «Адмирал Н. О. фон Эссен» (Пг., 1915. С. 42) так описывает день похорон Н. О. Эссена: «В яркий солнечный день 9 мая 1915 г. Петроград отдавал последний долг адмиралу. В 10 часов утра к пристани Храма — памятника войны 1904—1905 гг. (Спас на водах.— И. Ц.) подошел под приспущенным флагом командующего любимейший из миноносцев покойного «Пограничник». После заупокойной обедни и отпевания тело адмирала на лафете перевезено в Ново-Девичий монастырь, где при залпах салюта было предано земле».

Отец Н. О. Эссена Отто Васильевич Эссен (1828—1876), товарищ министра юстиции и тайный советник, похоронен там же. Обе могилы посещаются родственниками покойных, проживающими в Ленинграде (внучка Н. О. Эссена М. Б. Страхова, правнучка Н. С. Янанис, праправнучка А. А. Скоробогатова).

³¹ Крейсер «Паллада» погиб в Финском заливе 28 сентября 1914 г. со всем экипажем в результате торпедной атаки германской подводной лодки «У-26». Икона Спаса нерукотворного, всплывшая на поверхность после погружения крейсера, была помещена в храм Спаса на водах в Петрограде. Минный заградитель «Енисей» торпедирован 22 мая 1915 г. в районе о-ва Оденсхольм германской подводной лодкой «У-26». Миноносцы «Исполнительный» и «Летучий» погибли 29 сентября 1914 г. в Финском заливе, перевернувшись во время сильного шторма. Тральщики «Проводник» и три «номерной» тральщик (№ 10) торпедирован германской подводной лодкой у о-ва Оденсхольм. 1-го ранга С. В. Ковалевский, погибли в Финском заливе, подорвавшись на минах. Еще один номерной тральщик (№ 10) торпедирован германской подводной лодкой у о-ва Оденсхольм. Минный заградитель «Прут» при встрече с крейсером «Гебен» был подорван экипажем и затонул 16 октября 1914 г. у Севастополя. Когда взорванный корабль начал погружаться в воду, на верхней палубе в полном облачении появился корабельный священник отец Антоний. Сидевшие в шлюпках видели, как он подошел к борту и, воздев руки к небу, призывал милосердие Господне к своей гибнущей пастве. Ему кричали, чтобы он тоже садился в шлюпку, но восьмидесятилетний иеромонах при очередном взрыве скрылся в клубах дыма и огня с крестом в высоко поднятой руке. Когда дым рассеялся, «Прут» уже скрылся под водой. Крейсер «Жемчуг» погиб 15 октября 1915 г. в результате атаки германского крейсера «Эмден» в порту Пенанг (Индокитай).

Однако И. К. Григорович перечислил не все корабли, погибшие в течение 1914—1915 гг. на Балтике. Кроме упомянутых выше погибли канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец» (6—7 августа 1915 г.), подводная лодка «Акула» (1—15 ноября 1915 г.), минный заградитель «Ладога» (1 августа 1915 г.), транспорт «Печера» (12 августа 1915 г.). На Черном море погибли канонерская лодка «Донец» (16 октября 1914 г.) и минный транспорт «Олег» (11 декабря 1914 г.).

*Текст к публикации и комментарии
подготовил И. Ф. ЦВЕТКОВ*